

# **SALVAR VIDAS EN LAS VÍAS: PROPOSICIONES PARA UNA ACCIÓN PÚBLICA MUNICIPAL A TRAVÉS DEL CASO DE ITAGÜÍ**

Por: Sebastián Zuluaga Arias c.c. 1036612450

## **Resumen:**

En este informe se presenta cómo Colombia ha venido implementado su Código de Tránsito y cómo se ha venido modificando, adaptándose a diferentes dinámicas poblacionales y de planeación de los territorios. Asimismo se hace un balance de los pronunciamientos de la Corte Constitucional en cuanto al cumplimiento de los requisitos de la carta magna y la protección de los derechos fundamentales de los ciudadanos, lo que ha limitado las actuaciones de las autoridades para hacer efectivas algunas sanciones y persuadir al actor vial para no cometer infracciones.

En ese mismo sentido se han revisado diferentes estrategias de ciudades que han generado políticas para acercar lo más posible a cero las muertes en accidentes de tránsito y se hace un contraste de cómo la legislación colombiana ha intentado acercarse a ello. De igual forma evaluamos la estrategia en seguridad vial de Itagüí, un municipio de Antioquia con 280 mil habitantes que a través de niños y jóvenes ha cambiado la forma de hacer pedagogía y difundir las normas de tránsito en instituciones educativas, empresas y campañas en las vías.

Al final evaluamos el impacto de estas estrategias y recomendamos el rumbo que debería tomar Colombia para acercarse a la estrategia de visión cero en muertes en las vías desde las competencias de cada ente territorial.

## **Valoración del problema:**

Cuando revisamos las cifras de accidentes en Colombia, entendemos que las muertes y los lesionados por accidentes de tránsito se han convertido en un problema de salud pública, en muchos casos, haciendo insostenible el fondo para la atención de estos que se nutre del recaudo del SOAT- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito- una póliza que venden las aseguradoras y que cualquier vehículo tiene que tener para transitar por las vías colombianas. Asimismo, cuando las personas lesionadas no cuentan con este seguro, son

atendidas con cobro a las EPS o en su defecto es la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES) quien corre con los gastos, afectando gravemente los recursos de la salud por los costos asociados para la atención y rehabilitación de las personas accidentadas.

Dado su impacto sobre la carga en la salud mundial, el tema de seguridad vial se ha incluido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030. Estos Objetivos fueron adoptados por todos los Estados Miembros en Septiembre del 2015 en la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Según la Organización Panamericana de la Salud – OPS- En la Región de las Américas ocurre un 11% del total de las muertes causadas por el tránsito, lo que representa casi 155.000 defunciones. Esta cifra equivale a 13% del total de la población mundial y a 25% del número total de vehículos registrados. Un 34% de las muertes causadas por el tránsito son de ocupantes de automóviles, mientras que 23% de ellas son de motociclistas. El porcentaje de muertes de peatones es de 22%, mientras que los ciclistas representan un 3% y 18% de las defunciones corresponden a “otras categorías o no especificadas”.

En este documento se analiza el impacto de las políticas de Colombia en materia de seguridad vial, así como la integración de los actores en cada uno de los niveles de gobierno, derivando algunas implicaciones y recomendaciones con base en los datos presentados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La estrategia metodológica utilizada ha sido combinando métodos y técnicas cuantitativas y cualitativas. Se ha hecho el levantamiento y la revisión de leyes, planes, programas y proyectos y de datos estadísticos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y de los sistemas de información de la Secretaría de Movilidad de Itagüí.

### **La seguridad vial en Colombia:**

Hace más de 17 años se aprobó la ley estatutaria por la cual se creó el Código Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia- Ley 769 de 2002- con la que el país quiso avanzar en la regulación de todos los actores viales, entendidos como peatones, ciclistas y conductores de vehículos, pero al día de hoy según las estadísticas presentadas por las autoridades, la siniestralidad vial se ha convertido en una preocupación de salud pública.

En el año 2011, según cifras presentadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, los accidentes de tránsito representaron la segunda causa de muerte violenta en Colombia después de los homicidios, con más de 5.700 personas fallecidas. Estos datos, llevaron a que el Banco Mundial, a través del Fondo Mundial para la Seguridad Vial, escribiera un informe sobre la capacidad de gestión de nuestro país sobre este tema, donde analizó factores como lo cultural, territorial, institucionalidad e integración de organizaciones no gubernamentales, sociedad y Estado.

En dicho informe se destacan temas que inciden directamente en la gestión de la seguridad vial como que en Colombia no hay políticas enfocadas en resultados, falta de coordinación entre el Gobierno Nacional y los entes territoriales, los subregistros en las cifras de accidentalidad, los recursos no se invierten en programas de seguridad vial, la enseñanza está enfocada en cartillas y no en cambios de comportamiento, el sistemas de otorgamiento de licencias y de registro de información (Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT) son débiles, falta de gestión de los organismos para cerrar el ciclo de sanción, normatividad demasiado garantista con el infractor.

Como aspecto más relevante, una de las recomendaciones del Banco Mundial fue la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como entidad técnica e independiente que defina políticas de Estado que permitan obtener resultados en esta materia, que no solo sea un articulador regional y local, sino que tenga la capacidad de influir en otros organismos para que se comprometan con las políticas, directrices o lineamientos de seguridad vial y consecuentemente en los resultados asociados.

En 2013, mediante la Ley 1702 del mismo año, se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial en Colombia como una Unidad Administrativa Especial, descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

Gracias a la creación de la ANSV se empiezan a articular y a consolidar las cifras de accidentalidad en Colombia en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial con el apoyo de del RUNT, Ministerio de Transporte, Medicina Legal y el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial – OISEVI- presentando las siguientes estadísticas del comportamiento de las muertes en accidentes de tránsito entre 2012 y 2017:

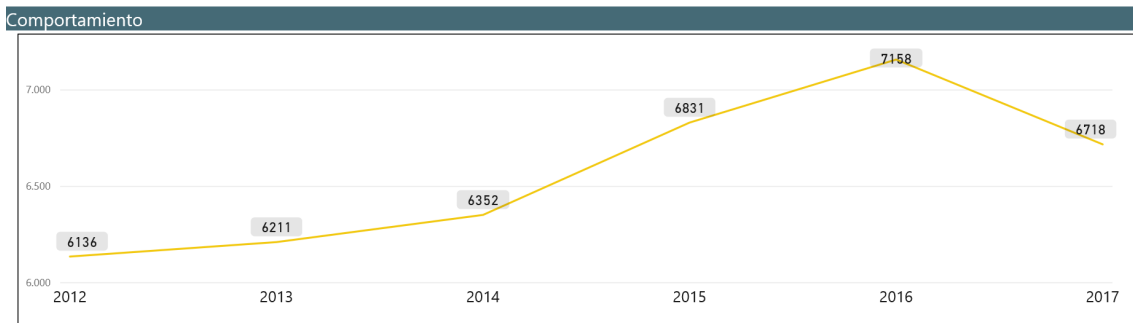


Tabla tomada de la página <https://ansv.gov.co/observatorio/?op=Contenidos&sec=63>

Con estos resultados presentados, estaba claro que había que empezar a introducir cambios en las políticas de seguridad vial, dado que con la firma del acuerdo de paz entre el Gobierno colombiano y las FARC, la tendencia mostraba que pronto los accidentes de tránsito serían la primera causa de muertes violentas en Colombia.

### Contexto legal - normativo

Las normas que rigen en Colombia que propenden por la seguridad vial, tienen arraigo en algunos preceptos constitucionales como los artículos 1°, 2°, 24, 79, 365 y 366. En orden cronológico así se ha regulado los temas de transporte y tránsito en los últimos tiempos, específicamente las que buscan disminuir la accidentalidad:

- LEY 105 DE 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
- LEY 336 DEL 1996. Estatuto General de Transporte
- LEY 769 DE 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre
- LEY 1005 DE 2006. Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Da disposiciones sobre el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT-, creado por el art. 8° de la ley 769 de 2002, sobre la sostenibilidad del RUNT, tarifas, métodos y sanciones.
- LEY 1310 DE 2009. Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales.

- LEY 1383 DE 2010. Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. Esta ley trae importantes modificaciones referidas principalmente a las Licencias de Conducción, a la Revisión Técnico Mecánica de los vehículos, y a la vigilancia, control y sanción de infracciones de tránsito.
- LEY 1397 DE 2010. Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 Esta Ley se orientó a ajustar las disposiciones del Código Nacional de Tránsito relacionadas con la expedición de las Licencias de Conducción.
- LEY 1450 DE 2011. Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 que declara la “seguridad vial” como una política de Estado
- LEY 1503 DE 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
- DECRETO-LEY 019 DE 2012. Estatuto Antitrámites. Esta ley se centra en importantes cambios normativos como lo son el otorgamiento de las licencias de conducción, la revisión técnico-mecánica de los vehículos, y el control y vigilancia al cumplimiento de las normas de tránsito.
- LEY 1548 DE 2012. Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones. Con esta última Ley, se pretende sancionar severamente a los conductores embriagados, incluidos los ciclistas.
- LEY 1702 DE 2013. Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.
- LEY 1696 DE 2013. Por la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas. Con esta ley se endurecen las sanciones administrativas y se incluyen temas penales.
- LEY 1843 DE 2017. Por la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones. (FOTODETECCIÓN).

En el contexto jurídico vemos importantes modificaciones al Código de Tránsito a lo largo de los años, pero hay que mencionar algunas sentencias de la Corte Constitucional que le han quitado facultades a las autoridades para ejercer control.

Mediante las sentencias C-530/03 y C- 799 /03 de la Corte Constitucional de Colombia se declararon inconstitucionales varios apartes dentro del Código de Tránsito que permitían a las autoridades aplicar sanciones accesorias para persuadir al infractor de no volver a cometer infracciones de tránsito. La Sentencia C-530/03 declaró inexecutable que los peatones y ciclistas que fueran amonestados con un curso por la violación a las normas de tránsito no asistieran al mismo, fueran arrestados. Además dejó claro que cuando no se pudiera identificar plenamente al presunto infractor que conducía un vehículo, se notificaría al último propietario del mismo pero que este no podía ser sancionado si no asistía ante la autoridad competente.

En ese mismo sentido, mediante Sentencia C- 799 /03, esta Alta Corte determinó declarar inconstitucional que las autoridades pudieran inmovilizar el vehículo o retener la licencia de conducción del infractor, si pasados treinta (30) días de la imposición de la multa, ésta no había sido debidamente cancelada.

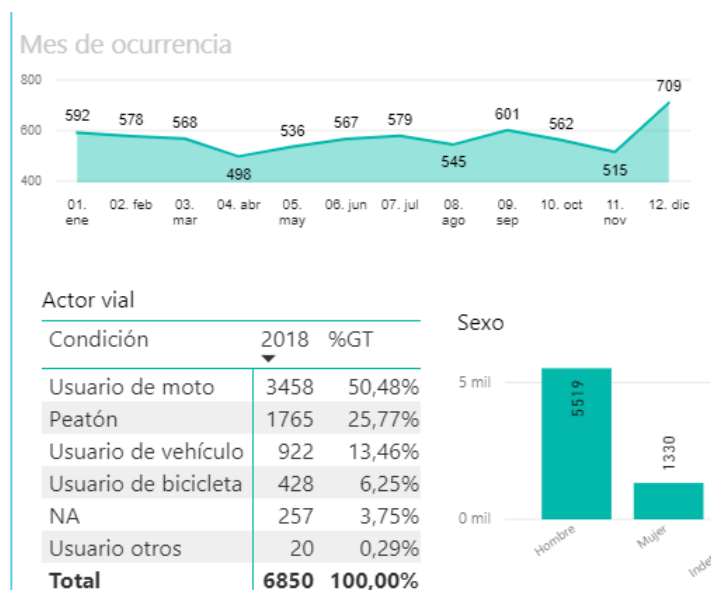
Si bien vemos cómo ha evolucionado la normatividad en Colombia para fortalecer los temas de seguridad vial, como destaca el Banco Mundial, también debe partir de otros principios, entre ellos mayor severidad de la ley tanto para el control como para el otorgamiento de licencias de conducción, cambios comportamentales, una planeación de las ciudades diferenciales desde el rediseño de calles e intersecciones, pero muy importante, la educación en normas de tránsito y conductas seguras en la vía desde la infancia.

Diferentes ciudades en el mundo han implementado diferentes estrategias de alto impacto. Por ejemplo, en el 2014 la ciudad de Nueva York inició un programa denominado “Visión cero” que buscaba mediante diferentes políticas públicas en múltiples sectores, reducir a cero el número de personas muertas en accidentes de tránsito. Entre las estrategias se destaca la reducción de los límites de velocidad en toda la ciudad, además de rediseño de vías, construcción de ciclorrutas, ampliación de andenes, penas más severas pasando de simples infracciones a delitos, aumento de policías y uso de tecnología. Asimismo, en Buenos Aires, se profesionalizó el oficio de conductor de taxi y según el Gobierno de esta ciudad, para 2019

hay aproximadamente 39.800 conductores de taxi que están habilitados, lo que ha contribuido a que este gremio se vea menos involucrado en violaciones a las normas e incidentes viales; además hay que destacar el programa de licencia por puntos de España que cambió la forma de ver la seguridad vial en dicho país.

Si bien en Colombia se ha venido implementado mucho de lo que se ha hecho en otros países como leyes de planeación urbana, sistemas de cámaras de fotodetección, incentivos para vehículos no motorizados, endurecimiento de la ley en algunos aspectos, entre otros factores, el problema parece radicar en un tema cultura y social del respeto por la autoridad y las normas.

La ley 1503 de 2011, adicionó la Ley 115 de 1994 (ley general de educación) y modificó el Código de Tránsito, dando lineamientos para que los establecimientos de educación oficiales y privados ofrezcan educación formal en seguridad vial obligatoria en todos los niveles, directriz que poco o nada se cumple en las municipalidades.



Gráficas tomadas de <http://ansv.gov.co/observatorio/index4b78.html?op=Contenidos&sec=59>

Según los reportes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de 6850 muertes en accidentes de tránsito en 2018, 50,48 por ciento fueron usuarios de motocicleta y el 25,77 de los casos fue un peatón, lo que quiere decir que más del 75 por ciento de los casos representan los dos actores más vulnerables en la vía, el motociclista muy asociado a la imprudencia y al uso del

casco (sea porque no lo usa, o lleva alguno de baja calidad), y el peatón porque no se respeta su prelación, cruza por los espacios que no debe o simplemente las ciudades no están pensadas para ellos.

Si bien en Colombia el uso del casco es obligatorio, en muchas ciudades colombianas por la falta de control y asociado a un tema cultural, no es muy usado este accesorio de protección y aquellos que se comercializan dentro del país no cumplen con criterios técnicos que garanticen la protección de la cabeza de quien lo usa . Debido a esto, el Ministerio de Transporte tomó medidas y mediante la Resolución 1080 de 2019 estableció que para poder importarse, comercializarse, producirse en Colombia cascos para los conductores y acompañantes de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos y similares, deberán cumplir con las condiciones y requisitos establecidos en la norma técnica colombiana o en sus similares de Estados Unidos y Europa, para lo cual dio un año de plazo.

Según el RUNT, Colombia cerró el 2018 con 14 millones 486.716 vehículos de los cuales 8 millones 313.954 son motocicletas, lo que equivale a que el 57% del parque automotor que tiene el país. Sin embargo el 2018 cerró con una evasión del 56 % en la revisión técnico mecánica y un 45 % del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT.

## **DATOS ORIENTADOS HACIA SOLUCIONES LOCALES**

Itagüí es un municipio de tan solo 17 km<sup>2</sup> con una población residente de cerca de 280 mil habitantes, más 250 flotantes. Se encuentra ubicado en el sur del Valle de Aburrá es paso obligatorio para varios municipios vecinos como es el caso de La Estrella, Caldas, Amagá y el Corregimiento de San Antonio de Prado. Las condiciones de movilidad que presenta se desarrollan principalmente en los 25.000 vehículos que transitan por el centro del municipio y los 250.000 que circulan por la autopista Sur diariamente, sin embargo la infraestructura para dicha función en algunas partes no es suficiente, todo esto debido a que los instrumentos de planeación como es el Plan de Ordenamiento Territorial, no cuenta con políticas de inversión dirigidas al sistema de transporte, teniendo en cuenta el vehículo automotor y la infraestructura vial principalmente, lo que hace que las condiciones de desplazamiento de un lugar a otro sean lentos.

Pese a las dificultades estructurales y de organización del municipio, Itagüí viene implementando acciones para impactar de forma positiva la seguridad vial. Mediante el



Acuerdo 057 del 4 de diciembre de 1995, el Concejo Municipal insitucionalizó el programa de educación en seguridad vial denominado patrulleros de tránsito, una iniciativa pionera en educación vial en el país, conformado por 150 niños y jóvenes de entre 8 y los 16 años quienes por medio de actividades lúdico-pedagógicas, recorren las vías, instituciones educativas, empresas y diferentes sectores de la ciudad, explicando las normas de circulación y tránsito y la importancia del autocuidado en las calles.

Esta iniciativa ha sido reconocida en diferentes espacios en el ámbito nacional e internacional:

- la Federación Colombiana de Municipios presentó este proyecto en Argentina como modelo de formación en seguridad vial.
- Finalistas del proyecto Reto de Seguridad Vial de Colombia Líder en el 2018 y actualmente entre los cinco finalistas del premio Mejores gobernantes en seguridad vial 2019
- Reconocimiento especial en el Congreso Nacional de Autoridades de Tránsito y Transporte 2019 por parte del Ministerio de Transporte y Federación Nacional de Municipios
- Esta experiencia sociopedagógica es pionera en el país y se ha replicado en más de 30 municipios de Colombia.

Este tipo de acciones, que se convierten en políticas públicas, logran impacto a mediano y largo plazo. Este programa ha sido llevado a las instituciones educativas, donde se han formado a los docentes como multiplicadores y se hacen jornadas pedagógicas dentro de las instituciones para que los niños y niñas conozcan las señales de tránsito e interiorcen el autocuidado en las vías. Además se han establecido patrullas escolares internas para fortalecer los pasos seguros dentro y fuera de los espacios escolares.

Adicional a esto, como parte integral de este proceso liderado por la Secretaría de Movilidad, mediante el Decreto 1326 de 2018 se adoptó Comité Local de Seguridad Vial de Itagüí, una instancia de carácter asesor que se encarga de coordinar, articular, diseñar e implementar las acciones con los actores públicos y privados.

Según las estadísticas entregadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en 2018 Itagüí presentó 21 muertes en accidentes de tránsito, 17 menos que en 2017 donde se registraron 38, siendo el municipio no capital del país con el mayor número de vidas salvadas en la vía. Además, de acuerdo las cifras registradas por la Secretaría de Movilidad de este municipio, en ese mismo periodo se redujeron en un 18,9% los lesionados en accidentes de tránsito.

**Top - Disminución**

Municipio	Departamen...	2017	2018	Variación	V%
Itagüí	Antioquia	38	21	-17	-44,74 %
Sabanalar...	Antioquia	14		-14	
Copacaba...	Antioquia	28	15	-13	-46,43 %
San Gil	Santander	13	1	-12	-92,31 %
Turbo	Antioquia	39	27	-12	-30,77 %
Cimitarra	Santander	21	10	-11	-52,38 %
Buenaven...	Valle Del Ca...	48	39	-9	-18,75 %
Dagua	Valle Del Ca...	24	15	-9	-37,50 %
El Zulia	Norte De Sa...	21	12	-9	-42,86 %
Facatativa	Cundinamarca	29	20	-9	-31,03 %
Girardota	Antioquia	16	7	-9	-56,25 %

Tabla tomada del Observatorio Nacional de Seguridad Vial  
<https://ansv.gov.co/observatorio/?op=Contenidos&sec=59>

La seguridad vial ha sido uno de ejes estratégicos de Itagüí en los últimos años. Entre los elementos a destacar están el aumento del número de agentes de tránsito, que pasó de 55 en 2016 a 77 en 2019, además de una apuesta tecnológica con la modernización de la red semafórica que se conecta con una central con 18 cámaras de monitoreo de tráfico y con cerca de 200 de vigilancia que maneja la Policía Nacional. Adicional a esto se tienen instaladas tres cámaras de fotodetección, la operación de los agentes a través de radios con GPS para la reorientación y la articulación con la aplicación WAZE.

### Accidentalidad municipio de Itagüí 2015-2018

AÑO	DAÑOS	HERIDOS	MUERTOS	TOTAL
2015	2328	2593	11	4932
2016	2309	2348	13	4670
DIFERENCIA	-0,8%	-9,4%	18,1%	-5,31%
2016	2309	2348	13	4670
2017	2302	1885	25	4212
DIFERENCIA	-0,3%	-19,7%	92,3 %	-9,8%
2017	2302	1885	25	4212
2018	2346	1527	13	3886
DIFERENCIA	1,9%	-18,9%	-48%	-7,7%

Cuadro elaborado con los datos entregados por la Secretaría de Movilidad de Itagüí

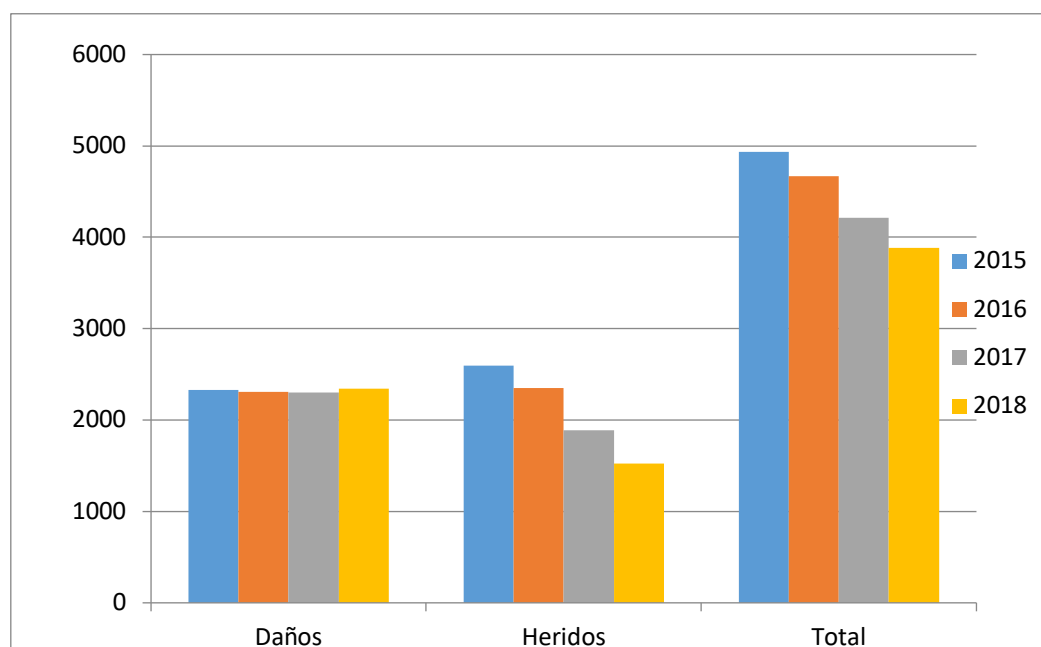


Gráfico construcción propia

Revisando las estadísticas presentadas por el organismo de tránsito del municipio en estudio, podemos ver que hay una disminución sistemática en las cifras generales de accidentalidad, muy marcada sobretodo en la cantidad de lesionados en accidentes de tránsito, pasando de 2593 casos para 2015, a 1527 en 2018, una disminución de más de mil personas que en términos de proteger vidas y de los costos asociados de la atención de ese potencial de pacientes, representa una alivio enorme para la ciudad y para el sistema de salud como tal. Esto demuestra que las medidas implementadas han dado resultados dentro del territorio, porque si bien hay factores externo que pueden ayudar a variar las cifras, se puede evidenciar una tendencia constante a la baja.

Otra de las cosas que llama la atención es el tema de los subregistros, si bien cada entidad maneja unos sistemas de información internos que son reportados al Registro Único Nacional de Tránsito, vemos diferencias en lo reportado por los entes territoriales con lo que se evidencia en el Observatorio de la ANSV, así las cosas es difícil articular acciones cuando no hay cifras reales.

## **RECOMENDACIONES DE ACCIÓN POLÍTICA/PÚBLICA**

Una de las acciones que debe tomar el legislador en Colombia es endurecer las medidas para que los ciudadanos paguen las multas de tránsito, porque si bien el recaudo de multas y sanciones de tránsito en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial, la falta de severidad de las autoridades a quienes no pagan, no sirve como un mecanismo de presión para que se alimente esta fuente de financiamiento por parte de los entes territoriales, dejando a los municipios obligados muchas veces a invertir con recursos de libre destinación en obras de infraestructura y urbanismo que salve vidas. Además, como la consecuencia por el no pago, muchas veces no llega por la capacidad limitada de los municipios para iniciar cobros coactivos (embargos), el infractor queda con la sensación de que no tuvo castigo, por lo tanto puede seguir infringiendo la ley.

Otro de los elementos a tener en cuenta es que desde el Ministerio de Salud se debe considerar a la seguridad vial como un problema de salud pública, prevenible y evitable, y articularlo a programas para disminuir la mortalidad y mejorar la respuesta ante los siniestros. Esto se debe articular con todas las Secretarías de Salud del país, además de hospitales, clínicas y prestadores de servicios de ambulancias, para que dentro de los planes de acción de cada uno, se tengan protocolos de atención de heridos en accidentes de tránsito y la articulación de todos los actores para evitar que esas lesiones se conviertan en muerte.

Si bien es importante salvar la vida de quien se lesiona, es mucho más importante evitar que ocurra el hecho, por lo tanto, y de acuerdo a las acciones implementadas en otros países de la región, se deben disminuir las velocidades permitidas en los puntos de mayor accidentalidad, además de endurecer mucho más las sanciones, dándoles incluso un trato de delito. Otro de los elementos importantes es la articulación de la tecnología y el fortalecimiento institucional para el cobro coactivo de las multas.

En los entes territoriales se deben revisar y modificar los planes de ordenamiento territorial, articulados a una planeación de ciudades y a un urbanismo más para el peatón y el ciclista que en los vehículos. A esto debe estar ligado un plan de movilidad, adecuado a esas nuevas características y que incorpore elementos como el urbanismo táctico y la peatonalización de vías. Asimismo, las entidades públicas deben “blindar” sus programas en torno a la seguridad vial. Es importante que los departamentos y municipios lleven a las Asambleas y a los Concejos los programas de prevención para que sean elevados a ordenanzas y acuerdos municipales, y así garantizar la continuidad de estos sin importar el gobierno de turno.

Para el caso de Itagüí, si bien el programa de prevención vial denominado “patrulleros de tránsito” está creado por acuerdo municipal, este no contempla una asignación de recursos para lo relacionado con su función, como elementos didácticos, dotación de patrullas escolares, espacio propio sociopedagógico para atraer a los niños y jóvenes a sus instalaciones, entre otros elementos, que dejan al programa muy dependiente de la empresa privada. De igual forma, al ser una localidad de tan solo 17 kms cuadrados y por su herencia industrial fue más pensado en la carga pesada y en las empresas que en el peatón y los ciclistas. Con la revisión y aprobación del POT para el 2020 se tiene una oportunidad de oro para repensar la ciudad y el uso del suelo para que sea más amigable con los actores de la movilidad más vulnerable (peatonalizar zonas, un nuevo plan de movilidad, zonas libres de carga pesada, mejores andenes).

**Conclusiones:**

- La seguridad vial debe tener un enfoque de salud pública.
- En Colombia apenas se están implementando políticas públicas en seguridad vial desde el nivel nacional, pero no se articula muy bien con los entes territoriales.
- Dentro de los programas y proyectos de los planes de desarrollo de todas las entidades territoriales debe estar como meta la disminución de lesionados y muertos en accidentes de tránsito.
- La legislación referente a los temas de tránsito y seguridad vial debe ser endurecida para que cumpla su objetivo de salvar vidas.
- Si no se implementan acciones reales de impacto, las muertes en accidentes de tránsito muy pronto serán la primera causa de muerte violenta en Colombia incluso por encima del homicidio.
- Los motociclistas y peatones ponen el 75 % de las muertes por accidente de tránsito en Colombia.
- Según el RUNT, Colombia cerró el 2018 con 14 millones 486.716 vehículos de los cuales 8 millones 313.954 son motocicletas, lo que equivale a que el 57% del parque automotor que tiene el país.

## FUENTES DE CONSULTA

<https://ansv.gov.co/observatorio/?op=Contenidos&sec=59>

<http://www.nyc.gov/html/visionzero/pdf/nyc-vision-zero-action-plan.pdf>

<https://www.sittycia.com/blog-2/top-5-de-casos-de-exito-en-seguridad-vial-en-el-mundo>

<http://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49511/Accidentes+De+Transito.pdf>

<https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf>

<https://www.runt.com.co/sites/default/files/normas/Ley%201702%20de%202013%20sanciones%20a%20organismos%20de%20apoyo.pdf>

[https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es)